

UN PARTENARIAT POUR UN AVENIR DURABLE

RAPPORT SUR LES PROGRÈS DES
PARTICIPANTS À LA POLITIQUE
ENVIRONNEMENTALE DE
L'ALLIANCE VERTE

2009-2010



GREEN MARINE / ALLIANCE VERTE



MAI 2010

MESSAGE DES COPRÉSIDENTS DE L'ALLIANCE VERTE

Nous pouvons affirmer sans contredit que l'année 2009-2010 représente un tournant déterminant pour l'Alliance verte. À peine deux ans après le lancement de la *Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs*, des choix audacieux ont considérablement renforcé sa crédibilité en tant qu'instrument privilégié pour instaurer une culture d'amélioration continue de la performance environnementale de l'industrie maritime.

Tout d'abord, un bond de géant a été accompli en matière de transparence par la publication des résultats individuels des participants. Ce geste volontaire de la part des compagnies et des ports qui composent l'Alliance verte traduit sans équivoque la profondeur de leur engagement dans cette initiative. Une telle ouverture ne pouvait s'effectuer sans consolider en parallèle le processus d'évaluation des participants. En conséquence, un système de vérification externe par une tierce partie indépendante a été mis sur pied pour les armateurs de l'Alliance verte. Nous avons indiqué dans le rapport annuel précédent notre intention de procéder à des vérifications externes dès 2010 et nous constatons avec fierté avoir atteint notre objectif. De plus, les résultats obtenus en 2009 par les participants nous permettent de faire un constat extrêmement encourageant : l'amélioration de la performance environnementale au-delà des exigences réglementaires est au rendez-vous. Des évaluations de 2008 à celles de 2009, l'augmentation des moyennes démontre clairement l'effet d'entraînement positif que peut avoir un programme volontaire avec des mesures de performance claires.

L'Alliance verte pourra de toute évidence s'appuyer sur des bases solides pour poursuivre en 2010 et 2011 ses efforts de consolidation et de développement du programme. Par exemple, l'entrée en vigueur de nouveaux indicateurs de rendement pour les ports et terminaux ainsi que l'application de la vérification externe à tous les participants font partie des actions prioritaires qui contribueront à rehausser davantage une crédibilité déjà bien établie.

Afin de bien comprendre les progrès réalisés, nous vous invitons à consulter en entier le rapport annuel de l'Alliance verte. Vous y trouverez, en plus des résultats des participants, une présentation de l'Alliance verte et de sa politique environnementale, un résumé des actions réalisées ainsi que les listes des participants, partenaires et supporteurs de l'Alliance verte.

Nous espérons que vous trouverez ce second rapport annuel intéressant et nous vous invitons à suivre l'évolution de l'Alliance verte par le biais de son site Internet à www.AllianceVerte.org.

Les trois coprésidents de l'Alliance verte,

Gerry Carter

Groupe CSL

Terry Johnson

Saint Lawrence Seaway
Development Corporation

Laurence Pathy

Fednav

TABLE DES MATIÈRES

Message des coprésidents de l'Alliance verte	2
Une initiative volontaire aux résultats concrets	4
Enjeux environnementaux prioritaires	4
Processus d'évaluation et de certification	4
Plan d'action	5
Actions corporatives	5
Indicateurs de rendement	5
Formation, R&D et systèmes de gestion environnementale	5
Un membership grandissant	6
Participants	6
Partenaires	7
Supporteurs	8
Une industrie engagée	9
Une organisation structurée	10
Conseil de gouvernance	10
Comité exécutif	10
Corporation de gestion Alliance verte	10
Comités environnement	10
Structure organisationnelle	11
Faits saillants 2009-2010	12
Les résultats 2009	14
Attentes de l'Alliance verte	14
Vérification externe	14
Publication des résultats individuels	14
Résultats globaux	15
Résultats 2009 - Armateurs	17
Résultats 2009 - Ports et terminaux	17
Moyennes globales des participants	17
Moyennes globales des armateurs	17
Moyennes globales des ports et terminaux	17
Révision et développement des indicateurs	18
Sommaire des enjeux environnementaux et des actions proposés par l'Alliance verte	19
Espèces aquatiques envahissantes	19
Émissions atmosphériques polluantes	19
Gaz à effet de serre	19
Résidus de cargaison	20
Eaux huileuses	20
Conflits d'usages dans les ports et terminaux	21
Leadership environnemental	21
Bons coups de l'industrie	22
Annexe A : Corporation de gestion Alliance verte	24
Annexe B : Conseil de gouvernance	25
Annexe C : Membres des comités environnement et sous-comités	26

UNE INITIATIVE VOLONTAIRE AUX RÉSULTATS CONCRETS

Plus que jamais, l'Alliance verte poursuit sa mission de bâtir des relations fortes avec les intervenants de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, au Canada et aux États-Unis, dans le but d'améliorer sa performance environnementale de manière concrète et durable.

Grâce à sa politique environnementale, les entreprises participantes de l'Alliance verte s'évaluent individuellement selon une échelle allant du respect de la réglementation à l'excellence de leurs pratiques, selon les enjeux environnementaux listés ci-dessous.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX PRIORITAIRES

1. Espèces aquatiques envahissantes

Réduire le risque d'entrée et de propagation d'organismes aquatiques et de pathogènes nuisibles par les eaux de ballast.

2. Émissions atmosphériques polluantes

Réduire les émissions d'oxydes de soufre (SOx) et d'oxydes d'azote (NOx).

3. Gaz à effet de serre

Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

4. Résidus de cargaison

Réduire les rejets de résidus de marchandises.

5. Eaux huileuses

Minimiser les risques de rejet d'eaux huileuses.

6. Conflits d'usage (ports et terminaux)

Réduire l'incidence des nuisances liées aux activités portuaires (bruit, poussière, odeurs et lumière) sur les résidents habitant à proximité des installations.

7. Leadership environnemental

Encourager les administrations portuaires à jouer un rôle de leader auprès de leurs locataires et usagers dans l'adoption de meilleures pratiques environnementales.

Au cours de la prochaine année, deux autres enjeux seront ajoutés à la politique afin de réduire davantage l'empreinte des activités maritimes sur l'environnement, soit **la gestion des eaux de ruissellement et la prévention des déversements**.

PROCESSUS D'ÉVALUATION ET DE CERTIFICATION

Chaque année, les participants autoévaluent leur performance environnementale à l'aide d'un guide d'autoévaluation. Dès leur deuxième année au sein du programme, les participants sont vérifiés par une tierce partie. Les résultats globaux de la performance environnementale de chacun des participants sont ensuite rendus publics dans le rapport annuel sur les progrès de l'Alliance verte. Afin de communiquer leur implication au sein de l'Alliance verte, les participants reçoivent, pour la première année, un logo qui représente un sceau de certification « En processus ». Toutefois, à partir de leur deuxième année au sein du programme, les participants reçoivent leur logo « Certifié ».

« L'Alliance verte se révèle une réussite importante qui démontre toute la détermination de l'industrie maritime. »



Chaque année, les participants à l'Alliance verte se voient remettre un certificat reconnaissant leur participation à la politique environnementale dans le cadre d'une cérémonie de certification qui a lieu lors du *Colloque environnemental de l'Alliance verte sur les technologies vertes pour le transport maritime*.

PLANS D'ACTION

Chaque enjeu environnemental prioritaire couvert par la politique environnementale est soumis à un plan d'action qui interpelle directement les participants.

ACTIONS CORPORATIVES

L'Alliance verte exige des participants l'adoption de pratiques et de technologies ayant un impact direct sur le terrain. La progression des participants est évaluée à l'aide d'indicateurs de rendement. Chaque indicateur de rendement est défini par une grille à cinq niveaux correspondant aux critères suivants :

INDICATEURS DE RENDEMENT

NIVEAUX	CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX PRIORITAIRES
1	Respect de la réglementation applicable et adhésion aux principes directeurs de l'Alliance verte
2	Utilisation systématique d'un nombre défini de bonnes pratiques
3	Intégration des bonnes pratiques à l'intérieur d'un plan de gestion adopté et connaissance spécifique de l'impact environnemental
4	Introduction de nouvelles technologies
5	Excellence et leadership

Un seul niveau peut être choisi pour chaque indicateur. De plus, un niveau ne peut être atteint que si tous les critères de ce niveau et des niveaux précédents sont respectés. Comme l'indique le tableau ci-dessus, les niveaux 1 des indicateurs de rendement correspondent aux réglementations déjà applicables au sein de l'industrie maritime. La politique environnementale de l'Alliance verte incite donc ses participants à surpasser ces réglementations en vue de progresser vers l'excellence et le leadership. La politique environnementale a été conçue de manière à instaurer un processus d'amélioration continue auprès des participants.

FORMATION, R&D ET SYSTÈMES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

En plus de s'évaluer selon les différents enjeux environnementaux prioritaires, les participants de l'Alliance verte sont encouragés à favoriser l'amélioration continue de leurs pratiques. Les participants s'engagent ainsi à se doter d'un programme interne de formation et à appuyer activement la recherche et l'innovation technologique en matière environnementale. Par ailleurs, l'Alliance verte encourage et soutient l'adoption de systèmes de gestion environnementale par les participants.

L'Alliance verte organise chaque année un colloque environnemental sur les technologies vertes pour le transport maritime, qui met l'accent sur la gestion environnementale et la R&D. Comme ces éléments sont ciblés dans la politique environnementale, l'Alliance verte encourage ses membres à participer activement à cet événement.

UN MEMBERSHIP GRANDISSANT

Les participants à la politique environnementale de l'Alliance verte regroupent des entreprises maritimes actives sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, au Canada comme aux États-Unis :

- Armateurs domestiques et internationaux
- Ports et terminaux
- Compagnies d'arrimage
- Voie maritime du Saint-Laurent



PARTICIPANTS À LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE DE L'ALLIANCE VERTE

1. Administration portuaire de Hamilton
2. Administration portuaire de Montréal
3. Administration portuaire de Québec
4. Administration portuaire du Saguenay
5. Administration portuaire de Sept-Îles
6. Administration portuaire de Thunder Bay
7. Administration portuaire de Toronto
8. Administration portuaire de Trois-Rivières
9. Administration portuaire de Windsor
10. Algoma Central Corporation
11. Bunge du Canada
12. Canfornav
13. Cleveland-Cuyahoga County Port Authority
14. Cogema
15. Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
16. Duluth Seaway Port Authority
17. Empire Stevedoring
18. Federal Marine Terminals
19. Fednav Limitée
20. Groupe CSL
21. Groupe CTMA
22. Groupe Desgagnés
23. Groupe Océan
24. Illinois International Port District
25. Les Élévateurs de Trois-Rivières
26. Logistec Corporation
27. Lower Lakes Towing Limited
28. McKeil Marine
29. Oceanex
30. Oshawa Harbour Commission
31. Porlier Express
32. Port of Milwaukee
33. Reformar
34. Rigel Shipping Canada
35. Rio Tinto Alcan
36. Seaway Marine Transport
37. Société du parc industriel et portuaire de Bécancour
38. Société du port de Valleyfield
39. Société des Traversiers du Québec
40. Société Terminaux Montréal Gateway
41. Saint Lawrence Seaway Development Corporation
42. Toledo-Lucas County Port Authority
43. Upper Lakes Group
44. Ultramar

« À ce jour, l'Alliance verte regroupe 44 participants, 29 partenaires et 28 supporteurs au Canada et aux États-Unis. »



Les partenaires de l'Alliance verte regroupent des organisations ayant des liens d'affaires avec l'industrie maritime, notamment des agents maritimes, expéditeurs, fournisseurs, associations ou regroupements maritimes, centres de recherche et de développement et autres. Tous s'engagent à faire la promotion de la politique environnementale auprès de leur clientèle et reçoivent une variante du logo de l'Alliance verte qu'ils peuvent véhiculer afin de démontrer leur engagement envers l'Alliance verte.

PARTENAIRES DE L'ALLIANCE VERTE

1. Aspin Kemp and Associates
2. Bell Marine & Mill Supply
3. Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime
4. Commonwealth Oil Corporation
5. Corporation des pilotes du Saint-Laurent central
6. Corus International
7. Dessau
8. EcologiQ
9. Georgian College's Great Lakes International Training Centre
10. Germanischer Lloyd
11. Hermont Marine
12. Innovation maritime
13. L.D.Technologies Inc.
14. Lloyd's Register North America
15. Marine and Offshore Canada
16. Marine Clean Ltd
17. Marine Recycling Corporation
18. McAsphalt Industries Limited
19. PESCA Environnement
20. Premier Environmental Services Inc.
21. Produits Chimiques Magnus Ltée
22. Rightship Americas
23. S.I.G.E.I.M. inc.
24. SNC-Lavalin Environnement
25. Urgence Marine Inc.
26. VapCor inc.
27. VShips Canada Inc.
28. Wärtsilä Canada
29. Westpier Marine & Industrial Supply Inc



Les supporteurs de l'Alliance verte regroupent les organisations qui soutiennent symboliquement ou par des services, tels que les gouvernements, les municipalités ou les groupes environnementaux. Les supporteurs reçoivent une variante du logo de l'Alliance verte qu'ils peuvent véhiculer afin de démontrer leur soutien à l'Alliance verte.

SUPPORTEURS DE L'ALLIANCE VERTE

Gouvernements

Environnement Canada
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec
Ministère des Transports de l'Ontario
Ministère des Transports du Québec
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec
Pêches et Océans Canada
Transports Canada

Municipalités

Board of Harbor Commissioners de la Ville de Milwaukee
Communauté métropolitaine de Québec
Promotion Saguenay
Société de promotion économique de Rimouski
Ville de Bécancour
Ville de Matane
Ville de Port-Cartier
Ville de Québec
Ville de Sept-Îles

Groupes environnementaux

Canards Illimités Canada
Comité ZIP Les Deux Rives
Comité ZIP du Lac Saint-Pierre
Comité ZIP Jacques-Cartier
Comité ZIP Saguenay
Comité ZIP Ville-Marie
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent
Nature Québec
Stratégies Saint-Laurent
Union Saint-Laurent Grands Lacs
World Wildlife Fund Canada
ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches



UNE INDUSTRIE ENGAGÉE

Tous les participants de l'Alliance verte ont à cœur l'environnement, c'est pourquoi ils s'engagent à adopter et à respecter les principes directeurs suivants:

- Faire preuve de **leadership corporatif** dans la recherche de meilleures pratiques environnementales selon une approche de développement durable;
- Exercer ses activités de façon responsable, cherchant à **minimiser l'impact environnemental**;
- Viser l'**amélioration continue** de sa performance environnementale;
- Développer et promouvoir des **mesures de protection volontaires**;
- **Intégrer les pratiques de développement durable** qui sont techniquement et économiquement réalisables;
- **Collaborer avec les gouvernements et les groupes de citoyens** à la mise en œuvre de la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs;
- Participer activement à une approche de **gestion intégrée** de la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs, prévoyant notamment la consultation de tous les acteurs visés aux paliers local, régional, national et international.

« Se surpasser en matière d'environnement et aller au-delà des réglementations déjà existantes demande des efforts soutenus et une implication tangible. »



UNE ORGANISATION STRUCTURÉE

CONSEIL DE GOUVERNANCE

Le leadership corporatif est pour l'Alliance verte un des éléments fondamentaux de son succès. C'est pourquoi l'Alliance verte est chapeautée par le Conseil de gouvernance, une instance composée des présidents des compagnies participant à la politique environnementale¹. Le Conseil de gouvernance compte à la fois des dirigeants de sociétés canadiennes et américaines, mettant ainsi en lumière l'aspect binational du partenariat. Il se réunit une fois par année et permet aux dirigeants d'entreprises de s'impliquer activement dans le développement de l'Alliance verte et la mise en œuvre de sa politique environnementale ainsi que d'en déterminer les orientations stratégiques.

COMITÉ EXÉCUTIF

Parmi le Conseil de gouvernance, on retrouve aussi un comité exécutif, composé des trois coprésidents de l'Alliance verte ainsi que des PDG de certaines entreprises qui ont agi à titre de pilier dans l'implantation de l'Alliance verte à ses débuts².

CORPORATION DE GESTION ALLIANCE VERTE

L'Alliance verte est gérée par la Corporation de gestion Alliance verte, instance composée de neuf associations maritimes du Canada et des États-Unis³ :

- American Great Lakes Ports Association
- Armateurs du Saint-Laurent
- Association des administrations portuaires canadiennes
- Association des armateurs canadiens
- Chambre de commerce maritime
- Fédération maritime du Canada
- Forum sur le transport maritime de l'Ontario
- Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes)
- United States Great Lakes Shipping Association

Ces associations regroupent à elles seules près de 500 entreprises maritimes et assurent ainsi un très grand rayonnement de l'Alliance verte auprès de leurs membres. En raison de son grand succès et de son développement rapide, l'Alliance verte assure, depuis janvier 2010, sa propre gestion. Un secrétariat comprenant deux ressources à temps plein est chargé d'assurer les fonctions suivantes : le recrutement de nouveaux membres, le soutien aux membres dans la mise en œuvre de la politique environnementale, la coordination de divers comités, les communications ainsi que la gestion financière de l'organisation.

COMITÉS ENVIRONNEMENT

L'Alliance verte a été fondée à la suite de la fusion des comités environnement du Saint-Laurent et des Grands Lacs⁴. Ces comités se réunissent depuis 2005 afin de cibler les priorités environnementales de l'industrie maritime pour leur région respective et de développer des outils pour permettre une amélioration de la performance environnementale globale.

« Le conseil de gouvernance permet aux dirigeants d'entreprise de s'impliquer activement et de déterminer les orientations stratégiques. »

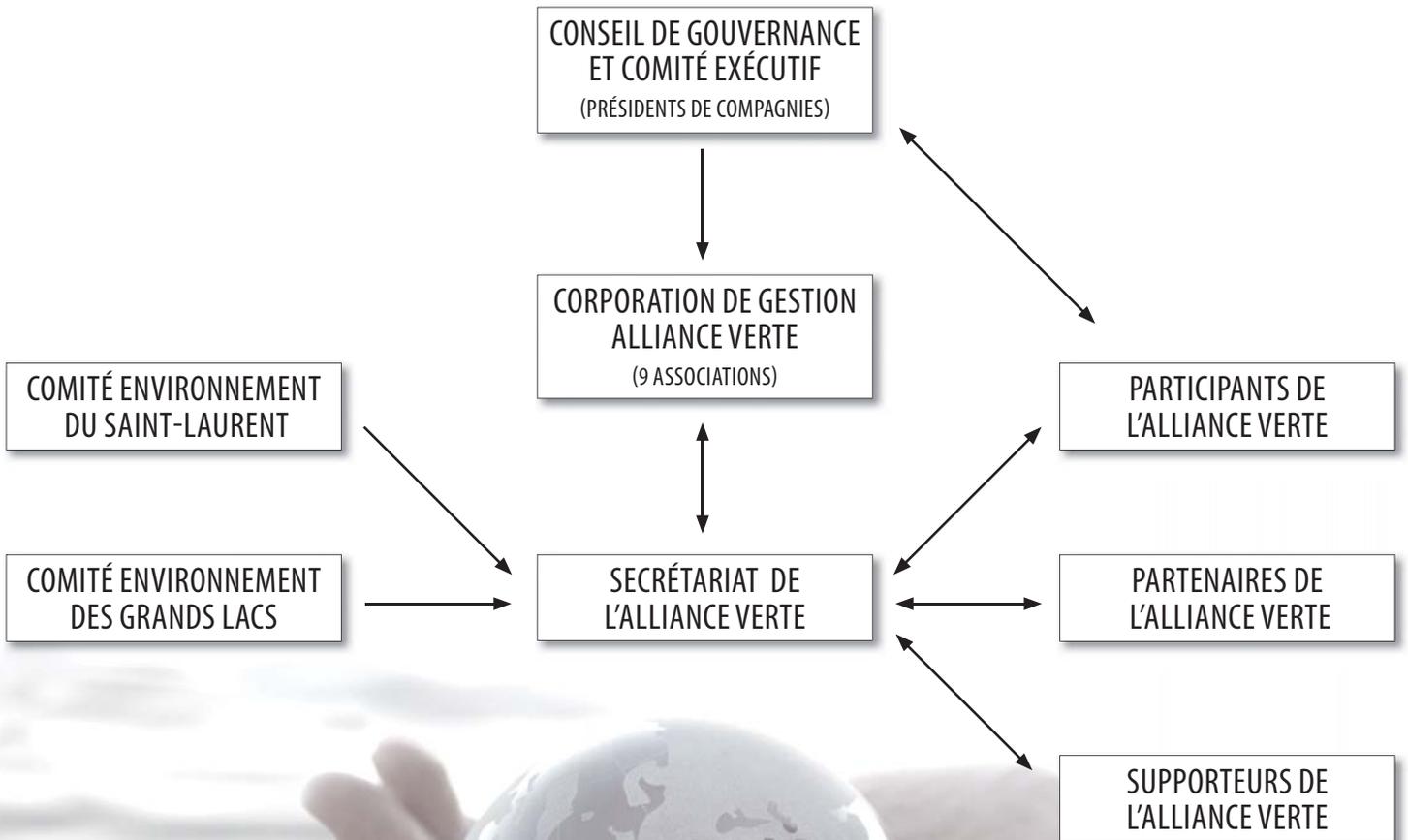
1 Pour les détails complets du Conseil de gouvernance, voir Annexe B.

2 Pour les détails complets du comité exécutif, voir Annexe B.

3 Pour les détails complets des neuf associations, voir l'Annexe A.

4 Pour les détails complets des Comités environnement, voir Annexe C.

LA STRUCTURE DE L'ALLIANCE VERTE



FAITS SAILLANTS 2009-2010

Mai 2009

Association canadienne des administrations portuaires

La Corporation de gestion Alliance verte a accueilli comme membre au sein de son conseil d'administration l'Association canadienne des administrations portuaires.

Juin à Septembre 2009

Révision et développement de la politique environnementale

Trois comités techniques ont révisé les critères problématiques de certains indicateurs de rendement. Ils ont également développé de nouveaux indicateurs de rendement pour mesurer le leadership environnemental des administrations portuaires ainsi que la performance des ports et terminaux en matière de gestion des eaux de ruissellement et de prévention des déversements.

Septembre 2009

Formation en gestion environnementale portuaire

L'Alliance verte a collaboré à la mise sur pied d'une formation de deux jours en gestion environnementale portuaire par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime. Cette formation, produite par la firme Genivar, a été offerte en français à trois reprises à Québec, Montréal et Sept-Îles. Une traduction est envisagée afin d'en faire bénéficier les ports des Grands Lacs.

Octobre 2009

Mise en ligne d'une section réservée aux membres sur le site Internet de l'Alliance verte. Les participants ont accès dans cette section à plusieurs modèles (plans de gestion, formulaires, inventaires, etc.) pouvant servir à remplir certains critères de la politiques environnementale.

Octobre à Novembre 2009

Divers événements

La politique environnementale de l'Alliance verte a été présentée à différentes occasions:

- Exposition lors de la Journée maritime internationale à New York (16 octobre)
- Colloque « Ocean Innovation » à Victoria (21 octobre)
- Forum en Sciences de la mer à Rimouski (11 novembre)

Novembre 2009

Première édition du Magazine de l'Alliance verte

En collaboration avec *Canadian Sailings*, publication d'un magazine semestriel entièrement consacré à l'Alliance verte et aux questions environnementales touchant directement l'industrie maritime.



Janvier 2010

Nomination d'un directeur général

Le 22 janvier, David Bolduc a été nommé Directeur général par le conseil d'administration de la Corporation de gestion Alliance verte.

Décembre à Mai 2010

Soutien aux participants

Afin d'appuyer les participants dans l'autoévaluation de leur performance environnementale, le secrétariat de l'Alliance verte a organisé plusieurs séances d'information pour expliquer les modifications apportées aux indicateurs de rendement.

Février 2010

Publication du guide d'autoévaluation 2009

Mars 2010

Publication d'un guide de préparation pour les participants en vue de la vérification externe

L'Alliance verte et Lloyd's Register Quality Assurance ont collaboré à la rédaction d'un guide du participant pour faciliter la préparation de ces derniers à la première ronde de vérifications externes.

Mars 2010

Embauche d'une coordonnatrice

Le 21 mars, Andrée-Anne Stewart s'est jointe au secrétariat de l'Alliance verte à titre de coordonnatrice.

Avril 2010

Remise des rapports d'autoévaluation

Avril à mai 2010

Vérification externe des armateurs

Treize armateurs ont reçu la visite d'un vérificateur de Lloyd's Register Quality Assurance afin de faire valider les niveaux déclarés dans le cadre de leur autoévaluation.

Mai 2010

Cérémonie de certification et divulgation des résultats individuels

C'est dans le cadre du troisième colloque environnemental de l'Alliance verte qu'ont été remises les certifications officielles aux participants de la politique environnementale. L'Alliance verte a non seulement diffusé les résultats globaux de cette seconde année d'autoévaluation, mais elle a également divulgué les résultats individuels des participants, augmentant du même coup la transparence et la crédibilité du processus.



Attentes de l'Alliance verte

Au cours de l'année 2009, l'Alliance verte s'est employée à atteindre les objectifs suivants pour poursuivre sur la lancée des succès de l'année précédente et renforcer la transparence et la crédibilité du processus d'autoévaluation :

- Instaurer un processus de vérification externe pour valider les autoévaluations des participants
- Publier les résultats individuels des compagnies participantes
- Obtenir une moyenne globale supérieure à celle de 2008
- Améliorer le contenu de la politique environnementale et corriger les imprécisions des indicateurs

Ces objectifs ont été atteints, tels que présentés plus en détails ci-dessous.

Vérification externe

À la suite du projet-pilote réalisé en avril et mai 2009 avec cinq compagnies volontaires, l'Alliance verte est allée de l'avant en mettant sur pied un processus de vérification comportant les caractéristiques suivantes :

- Les participants doivent être vérifiés tous les deux ans;
- Ils peuvent faire appel aux services de Lloyds Register Quality Assurance (LRQA), ou à un vérificateur de leur choix. Dans ce dernier cas, le vérificateur choisi devra suivre une formation avec le secrétariat de l'Alliance verte;
- Le vérificateur se rend dans les bureaux du participant pour effectuer une vérification documentaire et, s'il le juge nécessaire, une visite des installations;
- Les participants assument les frais de vérification.

La vérification externe s'est déroulée du 1^{er} avril, date de remise des rapports d'autoévaluation, au 7 mai 2010. Treize armateurs ont reçu la visite d'un vérificateur de LRQA. Trois participants ont requis et obtenu un délai au-delà de la limite du 7 mai pour des raisons jugées valables par le secrétariat de l'Alliance verte.

Les compagnies vérifiées ont en grande majorité apprécié l'expérience de la vérification externe. La préparation préalable ainsi que les discussions avec le vérificateur ont permis aux participants de mieux comprendre certains aspects spécifiques des critères de la politique environnementale et de mieux cibler les mesures à prendre pour atteindre des niveaux supérieurs au cours de la prochaine année.

L'implantation d'un système de vérification par une tierce partie indépendante renforce considérablement la crédibilité du processus d'autoévaluation. Au cours de l'année 2010, le défi consistera à étendre la vérification externe aux autres participants de l'Alliance verte.

Publication des résultats individuels

Par un geste sans précédent dans l'industrie maritime, les ports et les compagnies participant à l'Alliance verte ont accepté de rendre publics les résultats de leur autoévaluation dans le cadre des critères de rendement de la politique environnementale. L'objectif premier de cette démarche est de rendre le programme encore plus transparent et crédible, permettant ainsi aux participants de témoigner du sérieux de leur engagement.

Le dévoilement des résultats se veut un acte d'ouverture; il n'a pas pour but la comparaison des rendements entre les participants. Chacun d'entre eux opère dans des conditions uniques et poursuit à travers l'Alliance verte un objectif d'amélioration de sa propre performance environnementale.

Le membership de l'Alliance verte est fortement diversifié, tant en termes d'activités que de taille et de ressources: par exemple, certaines organisations comptent des centaines d'employés alors que d'autres en ont moins de cinq. C'est pourquoi l'Alliance verte certifie la participation à un processus rigoureux d'amélioration continue plutôt que l'atteinte de résultats spécifiques pour chaque port ou compagnie. Les participants sont ainsi en mesure de fournir des efforts selon un rythme qui leur convient. Ceci dit, la publication des rendements constituera sans l'ombre d'un doute un incitatif et un encouragement importants pour poursuivre les mesures d'amélioration année après année. L'exemple le plus révélateur de cet effet réside probablement dans le nombre de participants déclarant des niveaux 1 pour tous les enjeux environnementaux : alors qu'ils étaient 16 en 2008, ils ne sont plus que quatre en 2009.



Résultats 2009 - Armateurs

ARMATEURS	Espèces envahissantes	Émissions atmosphériques (SOx)	Émissions atmosphériques (NOx)	Gaz à effet de serre	Résidus de cargaison	Eaux huileuses
* Algoma Tankers	3	4	3	3	s.o.	4
* Canfornav	4	4	3	4	4	5
Cogema	s.o.	2	2	2	s.o.	s.o.
* Fednav	4	3	3	5	5	4
Groupe C.T.M.A.	2	2	2	2	s.o.	s.o.
* Groupe CSL	4	4	3	5	4	3
* Groupe Desgagnés / Rigel	3	5	3	3	2	2
* Groupe Océan	2	5	2	2	s.o.	1
* Lower Lakes Towing	2	2	2	2	2	2
* McKeil Marine	2	5	3	2	2	2
* Océanex	2	5	2	2	s.o.	3
Reformar	2	2	2	2	2	2
* Seaway Marine Transport / Upper Lakes Group	3	4	3	3	3	3
* Société des Traversiers du Québec	s.o.	5	3	3	s.o.	1

* = Résultats confirmés par un vérificateur indépendant

s.o. = sans objet

NOTES

Le niveau 1 correspond au respect de la réglementation. **Tous les niveaux obtenus au-delà du niveau 1 indiquent une performance supérieure à ce qui est exigé par la réglementation.**

Les résultats publiés reflètent la performance environnementale des participants dans le cadre bien précis des indicateurs de rendement de la *Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs*. L'Alliance verte ne prétend pas évaluer de façon exhaustive l'ensemble de la performance environnementale des ports et compagnies participants puisque certains aspects environnementaux ne sont pas encore couverts. De plus, un niveau ne peut être atteint que si tous les critères de ce niveau et des niveaux précédents sont respectés. Cette règle fait en sorte qu'un participant pourrait investir dans des équipements moins polluants sans que cette action se traduise immédiatement par l'obtention de niveaux plus élevés.

La mention « sans objet » se retrouve à plusieurs endroits dans le tableau en raison de la grande diversité opérationnelle des participants. En effet, les enjeux environnementaux ne s'appliquent pas à tout le monde de la même manière : par exemple, les remorqueurs et les traversiers ne pompent pas d'eau de ballast, les porte-conteneurs n'ont pas à traiter de résidus de cargaison et la majorité des ports qui ne se trouvent pas en zone urbaine n'ont pas de problématique de « conflits d'usage ».

Résultats 2009 - Ports et terminaux

PORTS ET TERMINAUX	Gaz à effet de serre	Résidus de cargaison	Conflits d'usage	Leadership environnemental
Administration portuaire de Hamilton	3	s.o.	2	2
Administration portuaire de Montréal	4	2	5	4
Administration portuaire de Québec	1	s.o.	2	2
Administration portuaire de Saguenay	2	s.o.	s.o.	2
Administration portuaire de Sept-Îles	3	s.o.	2	3
Administration portuaire de Thunder Bay	1	s.o.	s.o.	3
Administration portuaire de Toronto	1	1	1	2
Administration portuaire de Trois-Rivières	2	s.o.	2	3
Administration portuaire de Windsor	2	s.o.	s.o.	2
Bunge du Canada Limitée	4	2	3	s.o.
Cleveland-Cuyahoga County Port Authority	1	s.o.	s.o.	2
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du St-Laurent	4	s.o.	2	3
Duluth Seaway Port Authority	2	s.o.	2	1
Empire Stevedoring Co. Ltd	4	s.o.	3	s.o.
Federal Marine Terminals	4	5	4	s.o.
Illinois International Port District	1	1	1	1
Les Élévateurs de Trois-Rivières	1	1	1	s.o.
Logistec Corporation	4	4	2	s.o.
Oshawa Port Authority	1	s.o.	2	1
Parc Industriel et Portuaire de Bécancour	2	s.o.	s.o.	2
Porlier Express Inc.	1	2	s.o.	s.o.
Port of Milwaukee	1	s.o.	1	s.o.
Rio Tinto Alcan	5	5	5	s.o.
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	2	s.o.	s.o.	s.o.
Société du port de Valleyfield	2	s.o.	s.o.	2
Société des Terminaux Montréal Gateway	3	s.o.	4	s.o.
Toledo-Lucas County Port Authority	1	s.o.	s.o.	1
Ultramar Ltée	5	s.o.	3	s.o.

s.o. = sans objet

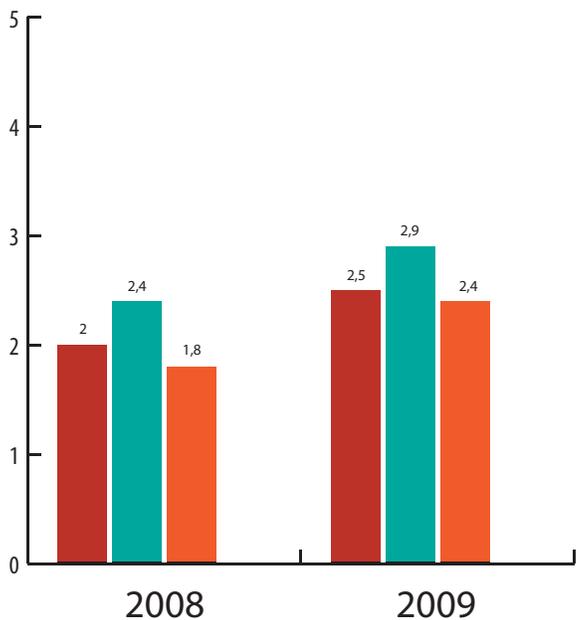
Résultats globaux

Les graphiques présentés ci-dessous démontrent les moyennes des niveaux atteints par les participants à la *Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs*. Les résultats ont été compilés à partir des évaluations reçues pour les données de l'année 2009.

En 2008, la première année d'autoévaluation de l'Alliance verte, l'ensemble des participants avait obtenu une moyenne globale correspondant au niveau 2, tous enjeux confondus. La première constatation concernant les résultats de 2009 est l'augmentation significative de cette moyenne globale qui s'établit maintenant à 2,5 (graphique 1). Cette progression marquée s'explique principalement par une meilleure compréhension par les participants des exigences des bonnes pratiques du niveau 2. Un grand nombre de participants est donc passé des niveaux 1 à 2 dans plusieurs indicateurs de rendement différents, améliorant du coup la moyenne globale. Cette avancée est particulièrement notable du côté des ports et terminaux : alors que l'année 2008 en avait été une d'apprentissage des critères de l'Alliance verte, l'année 2009 s'est révélée être celle de leur mise en application. Notons que la révision de certains critères qui s'étaient révélés inapplicables en 2008 a également permis à quelques participants d'atteindre des niveaux plus élevés.

Graphique 1

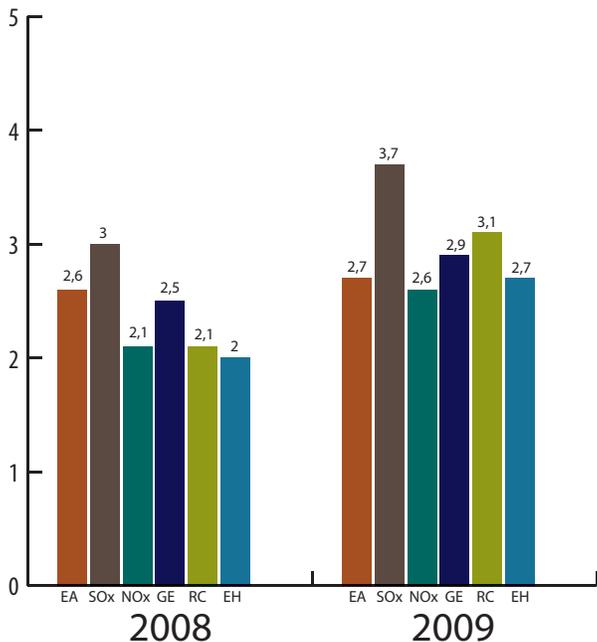
MOYENNE DES NIVEAUX ATTEINTS
POUR TOUS LES PARTICIPANTS À L'ALLIANCE VERTE (2008 et 2009)



- Moyenne globale
- Moyenne pour les armateurs
- Moyenne pour les ports et terminaux

Graphique 2

MOYENNE DES NIVEAUX ATTEINTS PAR LES
ARMATEURS PARTICIPANT À LA POLITIQUE DE
L'ALLIANCE VERTE POUR 2008 et 2009

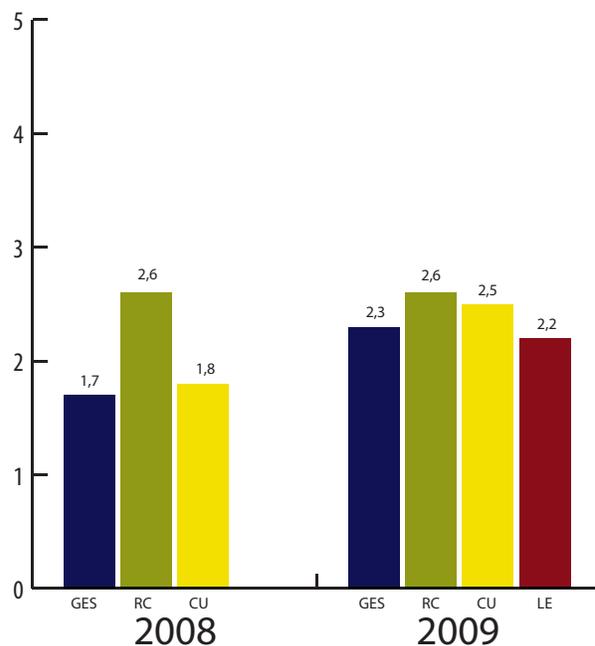


Les graphiques 2 et 3 indiquent qu'une progression importante des résultats a été enregistrée pour presque tous les indicateurs de rendement. On constate une seule exception dans l'enjeu des résidus de cargaison pour les ports et terminaux. Cependant, cette tendance n'est pas significative dans la mesure où l'indicateur de rendement en question a été profondément modifié entre 2008 et 2009. La moyenne très élevée obtenue par les armateurs pour les émissions de SOx mérite également un commentaire. Ce résultat s'explique d'une part par le fait que la plupart des compagnies ont complété un inventaire annuel de leurs émissions de SOx (niveau 3) et d'autre part par l'utilisation exclusive de diesel marin (niveau 5) par quelques compagnies.

Au final, le portrait d'ensemble des résultats de 2009 est très positif et encourageant. L'évolution par rapport à 2008 démontre de manière indéniable l'intégration par les participants d'une culture de l'amélioration environnementale, ce qui représente peut-être le plus grand succès de l'Alliance verte. De leur propre initiative, plusieurs participants ont d'ailleurs mis de l'avant des projets environnementaux qui dépassent le cadre de la politique environnementale de l'Alliance verte.

Graphique 3

MOYENNE DES NIVEAUX ATTEINTS PAR LES
PORTS ET TERMINAUX PARTICIPANT À LA POLITIQUE
DE L'ALLIANCE VERTE POUR 2008 et 2009



Légende :

- EAE : Espèces aquatiques envahissantes
- SOx : Émissions atmosphériques polluantes : oxyde de soufre
- NOx : missions atmosphériques polluantes : oxyde d'azote
- GES : Gaz à effet de serre
- RC : Résidus de cargaison
- EH : Eaux huileuses
- CU : Conflits d'usage dans les ports et terminaux
- LE : Leadership environnemental

Révision et développement des indicateurs

Un énorme travail de contenu a été accompli au cours de l'année 2009 par les diverses instances de l'Alliance verte, soit les comités techniques, les comités environnement et le conseil d'administration.

Plusieurs imprécisions avaient été identifiées dans les indicateurs de rendement au cours de la première période d'autoévaluation au début 2009. Dès les premières semaines qui ont suivi la première cérémonie de certification en mai 2009, trois comités techniques ont été formés afin de proposer des alternatives aux critères problématiques. Ces changements ont par la suite été communiqués aux participants et approuvés par le comité environnement du Saint-Laurent. Voici, en résumé, les principaux ajustements apportés aux indicateurs de rendement :

- **Espèces envahissantes (niveaux 3 et 4)** : les critères concernant l'évaluation des risques de propagation à l'aide de données gouvernementales (niveau 3) et l'analyse d'échantillons de sédiments (niveau 4) ont été retirés en raison des difficultés méthodologiques et techniques de mise en application. Ils ont été remplacés par des inventaires des quantités d'eau de ballast prélevées et échangées (armateurs domestiques) et des rapports de conformité de la salinité des réservoirs de ballast (armateurs internationaux) ainsi que par le développement et l'utilisation d'un outil statistique d'évaluation des risques de propagation des espèces envahissantes introduites par les eaux de ballast.
- **Émissions de NOx (niveaux 3 et 4)** : les armateurs ont maintenant la possibilité d'effectuer des échantillonnages ou de réaliser un inventaire pour atteindre le niveau 3, mais doivent compléter les deux pour atteindre le niveau 4
- **Émissions de gaz à effet de serre – Ports et terminaux (niveaux 3 et 4)** : le plan de performance énergétique a été déplacé du niveau 3 au niveau 4.
- **Résidus de cargaison – Armateurs** : au niveau 4, les participants doivent maintenant implanter à l'ensemble de la flotte des pratiques uniformes ainsi qu'un plan de formation pour améliorer la précision de l'inventaire requis au niveau 3.
- **Résidus de cargaison – Ports et terminaux** : l'ensemble de cet indicateur a été révisé et s'adresse maintenant exclusivement aux opérateurs de terminaux de vrac solide.
- **Conflits d'usage (niveau 3)** : les critères d'échantillonnage sonore et de poussière ont été précisés.

Parallèlement à la révision des indicateurs, de grands efforts ont également été déployés pour le développement de la politique environnementale. Un projet conjoint entre l'Alliance verte, Purdue University et l'Association des ports américains des Grands Lacs a reçu un financement du Great Lakes Maritime Research Institute (GLMRI) afin de développer de nouveaux indicateurs de rendement pour les ports et terminaux. Lynn Corson, chercheur à Purdue University, a donc assisté le comité environnement des Grands Lacs pour définir des critères de rendement dans la gestion des eaux de ruissellement et la prévention des déversements en territoire portuaire. Les nouveaux indicateurs de rendement sont presque terminés et seront distribués aux participants au cours de l'année 2010.

Un autre indicateur de rendement a été développé en 2009 et est entré en vigueur immédiatement, soit le leadership environnemental pour les administrations portuaires (voir la section suivante pour une description de cet indicateur).



SOMMAIRE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DES ACTIONS PROPOSÉS PAR L'ALLIANCE VERTE

Espèces aquatiques envahissantes

Le risque d'introduction et de propagation d'organismes aquatiques nuisibles par l'intermédiaire des eaux de ballast a été identifié comme le premier enjeu prioritaire par l'industrie maritime. L'indicateur de rendement qui a été développé incite tous les armateurs, qu'ils soient domestiques ou internationaux, à appliquer des pratiques plus sûres et à initier des projets technologiques qui leur permettront ultimement de se conformer aux futures exigences (ou même de les excéder) de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

L'entrée en vigueur récente de réglementations particulières concernant la gestion et le traitement des eaux de ballast dans certains États américains pose un défi à l'Alliance verte puisque l'indicateur de rendement de la politique a été élaboré à partir des exigences de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. Compte tenu que dix États et provinces de deux pays différents bordent la région Saint-Laurent—Grands Lacs, l'Alliance verte doit faire preuve de prudence avant de modifier ses critères en fonction d'une nouvelle réglementation dans l'une ou l'autre de ces juridictions. Au cours de l'année 2010, les comités de l'Alliance verte se pencheront sur un possible ajustement de l'indicateur de rendement.

Émissions atmosphériques polluantes

Dans le cadre de la politique environnementale, des indicateurs de rendement distincts ont été développés pour s'attaquer aux deux principaux polluants atmosphériques émis par les navires: les oxydes de soufre (SOx) et les oxydes d'azote (NOx). Les émissions d'oxydes de soufre sont directement reliées à la teneur en soufre du carburant utilisé. Outre les pratiques visant à réduire la consommation de carburant, l'indicateur de rendement vise à encourager l'utilisation de carburant de meilleure qualité ou le recours à des technologies permettant d'atteindre une réduction équivalente des émissions. Les émissions d'oxydes d'azote dépendent davantage de la conception des moteurs que de la qualité du carburant. Les critères proposés dans l'indicateur de rendement devancent les standards existants ou en discussion à l'Organisation maritime internationale (OMI) de plusieurs années.

L'annonce de l'entrée en vigueur de la Zone de contrôle des émissions atmosphériques en Amérique du Nord au cours des prochaines années entraînera possiblement des modifications de l'indicateur de rendement sur les émissions de SOx dès 2010.

Gaz à effet de serre

La question des gaz à effet de serre (GES) constitue à l'heure actuelle le plus important problème environnemental à l'échelle planétaire. À cet égard, le transport maritime représente une excellente solution. En raison de sa plus grande efficacité énergétique, les quantités de GES émises par le mode maritime sont inférieures à celles produites par les autres modes lorsqu'elles sont exprimées en tonne-kilomètre. Malgré ce bilan positif, l'Alliance verte incite ses participants à tout mettre en œuvre pour réduire davantage leurs émissions.

L'indicateur de rendement cible la réduction de la consommation de carburant comme principal moyen d'y parvenir. Après avoir mis sur pied un plan de performance énergétique et réalisé un inventaire des émissions au niveau 3, les participants doivent améliorer substantiellement leur efficacité énergétique pour atteindre les niveaux 4 et 5.



Résidus de cargaison

Les résidus de cargaison sont générés lors des opérations de chargement ou de déchargement des cales des navires qui transportent du vrac solide (minerais, céréales, sel, sucre, etc.) Lorsqu'un navire change de type de cargaison, les cales sont nettoyées, c'est-à-dire balayées et rincées à l'eau afin d'éviter une possible contamination entre les cargaisons.

Les indicateurs de rendement prévoient, dans un premier temps, la réalisation d'inventaires par les participants ainsi que l'adoption de bonnes pratiques. Compte tenu que les armateurs et les opérateurs de terminaux ont chacun un rôle à jouer pour réduire la production et le rejet de résidus de cargaison, le niveau 3 vise à encourager une plus grande collaboration lors des opérations de chargement et de déchargement. Les niveaux 4 et 5 pour les armateurs sont consacrés aux solutions technologiques et à l'adoption de politiques corporatives ciblant l'élimination des rejets de résidus de cargaison. Les terminaux de vrac solide doivent quant à eux limiter au maximum les émissions de poussière et tout déversement de cargaison.

Eaux huileuses

Les équipements à bord des navires (moteurs, pompes, tuyauterie, etc.) utilisent ou véhiculent divers types de fluides (carburant, huiles, eau). Dans certaines sections du navire et, particulièrement dans la salle des machines, des hydrocarbures peuvent se mélanger à l'eau lors des opérations normales de fonctionnement ou d'entretien de la machinerie. Cette eau contaminée doit être traitée avant d'être rejetée hors du navire. Le bon fonctionnement du matériel de traitement des eaux huileuses est crucial pour éviter toute pollution, aussi minime soit-elle.

L'indicateur de rendement consacré à cet enjeu environnemental est axé sur la mise en œuvre d'un grand nombre de bonnes pratiques et sur l'amélioration des technologies employées dans la salle des machines des navires.



Conflits d'usages dans les ports et terminaux

En tant que lieu d'intense activité économique et industrielle, les ports sont susceptibles de générer de la poussière, du bruit, de la lumière ou des odeurs pouvant être perçus comme une source de nuisance par les citoyens vivant à proximité des installations portuaires. L'indicateur de rendement de la politique environnementale vise à réduire l'incidence des nuisances existantes ou potentielles par le biais d'une série de mesures concrètes. Des critères communicationnels ont également été inclus dans l'indicateur de rendement afin de favoriser l'établissement d'une relation de confiance et de compréhension entre les utilisateurs portuaires et les citoyens.

Leadership environnemental

Ce nouvel indicateur de rendement, qui vise exclusivement les administrations portuaires, découle du constat que celles-ci, en tant qu'administrateurs de territoires et d'infrastructures, ont peu d'impacts directs sur l'environnement. En général, l'empreinte environnementale portuaire provient davantage des activités des locataires et usagers (opérateurs de terminaux, compagnies d'arrimages, etc.). Par conséquent, les administrations portuaires peuvent exercer une influence considérable sur ces derniers de manière à les inciter à adopter de meilleures pratiques environnementales.

Diverses actions sont demandées de la part des administrations portuaires dans cet indicateur afin d'encourager l'amélioration continue des pratiques environnementales des locataires et usagers situés sur leur territoire: promouvoir des programmes environnementaux volontaires, inclure de clauses environnementales dans les baux et les contrats, initier divers projets rassembleurs et innovateurs, etc.

BONS COUPS DE L'INDUSTRIE

Vous trouverez dans cette section une série de bons coups en matière d'environnement entrepris par des participants de l'Alliance verte.

TRACTEUR POUR TERMINAL HYBRIDE TESTÉ CHEZ MONTRÉAL GATEWAY

Société Terminaux Montréal Gateway est le premier terminal maritime au Canada à essayer le PHETT. Le PHETT (Pluggable Hybrid Electrical Terminal Truck) est un tracteur pour terminal hybride développé par la compagnie Capacity of Texas. Le tracteur fonctionne à batterie. Une génératrice au diesel recharge les batteries au besoin lors de l'utilisation du tracteur. Lorsque le tracteur ne fonctionne pas, il peut être branché afin de recharger les batteries. L'essai a eu lieu du 19 au 30 avril 2010 aux sections 62 et 77 de la Société Terminaux Montréal Gateway. Pour plus d'information, consultez le site Internet du PHETT au www.capacitytexas.com/phett.html.



LE PORT DE TORONTO SE CONVERTIT À L'ÉNERGIE RENOUVELABLE

L'Administration portuaire de Toronto a participé à « Earth Hour 2010 » afin de démontrer l'importance de faire sa part pour combattre les changements climatiques. Le 27 mars dernier à partir de 20 h 30, toutes les lumières et les équipements non essentiels à la sécurité générale et la sécurité publique à travers le Port de Toronto ont été désactivés. Les médias locaux ont alors été invités à capter les effets positifs observés dans le ciel de Toronto. L'engagement du Port de Toronto à lutter contre les changements climatiques et à réduire les émissions de carbone ne s'arrête pas à « Earth Hour ». Un plan de viabilité à long terme des mesures pour lutter contre les changements climatiques et protéger l'environnement a été déployé. En 2010, l'Administration portuaire de Toronto a commencé à acheter 100 % de son électricité, et ce pour toutes ses opérations, à partir de sources renouvelables comme l'énergie éolienne et l'hydroélectricité à travers Bullfrog Power.

« Chaque jour, les participants font un pas plus vert! »

GROUPE OCÉAN RÉDUIT SES ÉMISSIONS DE GES

Le Groupe Océan se dote d'une nouvelle génération de moteurs qui lui permettra de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'environ 10 à 20% selon la puissance fournie. Dans le cadre de son plan de renouvellement de sa flotte, Groupe Océan s'est porté acquéreur de quatre nouveaux remorqueurs de 5000 HP et d'un remorqueur de 4000 HP; tous sont équipés d'une nouvelle génération de moteurs à propulsion diesel certifiés Tier 1. Le dernier remorqueur construit au chantier d'Industrie Océan, situé à l'Île-aux-Coudres, possède même un moteur certifié Tier 2 pour ses groupes électrogènes.

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE TOLEDO REVITALISE UN PARC INDUSTRIEL

L'Administration portuaire de Toledo-comté de Lucas en Ohio a obtenu une subvention de 2 millions \$ pour la revitalisation d'un ancien parc industriel situé dans le Port de Toledo. Cette somme, qui leur a été accordée par l'état de l'Ohio via son programme Clean Ohio Revitalization Fund (CORF), devrait leur permettre de compléter les travaux de dépollution et de démolition entrepris sur ce site dont ils se sont portés acquéreur en 2004. Selon l'administration portuaire, le développement de ce secteur devrait notamment permettre d'accueillir des industries manufacturières. Ce projet est un excellent exemple de collaboration entre les différents paliers de gouvernement pour revitaliser une ancienne zone industrielle.

FMT PUBLIE SA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

Federal Marine Terminals (FMT) a dévoilé les détails de sa politique environnementale, qui est désormais accessible sur son site Internet (www.fmtcargo.com). Avec cette politique environnementale, qui porte notamment sur les émissions de gaz à effet de serre, la prévention de la pollution aquatique et terrestre et la manutention de matières dangereuses, FMT vise la réduction de son empreinte environnementale dans tous les milieux dans lesquels elle opère.

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC TRAITE SES SOLS CONTAMINÉS

L'Administration portuaire de Québec a remédié à une problématique de contamination sur son territoire en mettant sur pied sa propre aire de traitement des sols contaminés aux hydrocarbures. Afin de traiter ses sols contaminés jadis par les pétrolières, l'APQ emploie la méthode suivante : le sol est empilé sur une surface asphaltée puis recouvert d'une toile étanche. Une grande quantité de nutriments est ensuite mélangée aux sols. À l'aide d'un dispositif souterrain de succion, l'air sous la toile est alors aspiré afin de permettre aux microorganismes de se développer et d'entreprendre la décontamination. Suite à un traitement d'environ 26 semaines, ces sols peuvent servir de matériel de remblai. En effectuant ce traitement des sols contaminés directement sur son site plutôt qu'en les déplaçant à l'extérieur de l'enceinte portuaire, l'APQ contribue également à une diminution considérable du nombre de camions sur les réseaux routiers portuaires et régionaux.



Annexe A

Membres de la corporation de gestion de l'Alliance verte

AMERICAN GREAT LAKES PORTS ASSOCIATION

www.greatlakesports.org
Steve FISHER
Directeur général
700-700 12th Street, NW
Washington, DC, 20013
Tél.: 202 625-2102
Courriel: fisher@greatlakesports.org

ASSOCIATION DES ARMATEURS CANADIENS

www.shipowners.ca
Bruce BOWIE
Président
350, rue Sparks, bureau 705
Ottawa (Ontario) K1R 7S8
Tél.: 613 232-3539
Courriel: bowie@shipowners.ca

CHAMBRE DE COMMERCE MARITIME

www.cmc-ccm.com
Raymond JOHNSTON
Président
350, rue Sparks, bureau 704A
Ottawa (Ontario) K1R 7S8
Tél.: 613 233-8779
Courriel: rjohnston@cmc-ccm.com

FÉDÉRATION MARITIME DU CANADA

www.shipfed.ca
Michael BROAD
Président
300, rue du Saint Sacrement, bureau 326
Montréal (Québec) H2Y 1X4
Tél.: 514 849-2325
Courriel: mhbread@shipfed.ca

ASSOCIATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES

WWW.ACPA-PORTS.NET
Gary LEROUX
Directeur général
85 - rue Albert, bureau 1502
Ottawa (Ontario) K1P 6A4
Tel.: 613 232-2036
Courriel: leroux@igrg.com

SODES

www.st-laurent.org
Robert MASSON
Président
271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8
Tél.: 418 648-4572
Courriel: robert.masson@st-laurent.org

ARMATEURS DU SAINT-LAURENT

www.armateurs-du-st-laurent.org
Marie LETELLIER
Directrice générale
271, rue de l'Estuaire
Québec (Québec) G1K 8S8
Tél.: 418 648-4378
Courriel: asl@portquebec.ca

UNITED STATES GREAT LAKES SHIPPING ASSOCIATION

www.usglsa.org
Stuart H. THEIS
Directeur général
7714 Woodstar Lane
Concord Township, Ohio, 44077-8993
Tél.: 440 357-9104
Courriel: theismarine@adelphia.net

FORUM SUR LE TRANSPORT MARITIME DE L'ONTARIO

www.omtf.org
Peter LANDRY
Directeur général
595, rue Bay, suite 1202
Toronto (Ontario) M5G 2C2
Tél.: 416 586-1474
Courriel: plandry@oebenterprise.com

SECRÉTARIAT DE LA CORPORATION DE GESTION DE L'ALLIANCE VERTE

Directeur général
David BOLDUC

Coordonnatrice
Andrée-Anne STEWART

Annexe B

COMITÉ EXÉCUTIF DE L'ALLIANCE VERTE

Coprésidents :

Gerry CARTER	Groupe CSL
Terry JOHNSON	Saint Lawrence Seaway Development Corporation
Laurence PATHY	Fednav

Membres :

Sylvie VACHON	Administration portuaire de Montréal
Peter RASKIND	Cleveland-Cuyahoga County Port Authority
Richard CORFE	Corp. de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Adolph OJARD	Duluth Seaway Port Authority
Louis-Marie BEAULIEU	Groupe Desgagnés
Bruce WOOD	Hamilton Port Authority
Madeleine PAQUIN	Logistec Corporation
Allister PATERSON	Seaway Marine Transport

CONSEIL DE GOUVERNANCE DE L'ALLIANCE VERTE

Sylvie VACHON	Administration portuaire de Montréal
Ross GAUDREULT	Administration portuaire de Québec
Alain BOUCHARD	Administration portuaire de Saguenay
Pierre GAGNON	Administration portuaire de Sept-Îles
Gaétan BOIVIN	Administration portuaire de Trois-Rivières
Greg WIGHT	Algoma Central Corporation
Steve CANTIN	Bunge du Canada
Michael HAGN	Canfornav
Peter RASKIND	Cleveland-Cuyahoga County Port Authority
André LANDRY	Cogema
Richard J. CORFE	Corp. de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Adolph OJARD	Duluth Seaway Port Authority
Andrew CHODOS	Empire Stevedoring Company
Laurence G. PATHY	Fednav
Paul GOURDEAU	Federal Marine Terminal
Emmanuel AUCOIN	Groupe C.T.M.A.
Gerry CARTER	Groupe CSL
Louis-Marie BEAULIEU	Groupe Desgagnés
Jacques TANGUAY	Groupe Océan
Bruce WOOD	Hamilton Port Authority
Anthony G. IANELLO	Illinois International Port District
Michel DALLAIRE	Les Élévateurs des Trois-Rivières
Madeleine PAQUIN	Logistec Corporation
Scott BRAVENER	Lower Lakes Towing
Blair McCCKEIL	McKeil Marine
Sid HYNES	Océanex
Donna TAYLOR	Oshawa Harbour Commission
Guy LEBLANC	Parc Industriel et Portuaire de Bécancour
Yves-Denis GAGNON	Porlier Express
Eric REINELT	Port of Milwaukee
Martial SAVARD	Reformar
Annie DUVAL	Rio Tinto Alcan
Terry JOHNSON	Saint Lawrence Seaway Development Corporation
Allister PATERSON	Seaway Marine Transport
Kevin DOHERTY	Société des Terminaux Montréal Gateway
Georges FARRAH	Société des Traversiers du Québec
Michel GADOUA	Société du port de Valleyfield
Tim HENEY	Thunder Bay Port Authority
Michael J. STOLARCZYK	Toledo-Lucas County Port Authority
Goeffrey A. WILSON	Toronto Port Authority
Louis FORGET	Ultramar
Pat LODUCA	Upper Lakes Group
David CREE	Windsor Port Authority

Annexe C

Membres des Comités environnement

COMITÉ ENVIRONNEMENT DU SAINT-LAURENT

Présidente :

Lyne MARTIN Administration portuaire de Montréal

Secrétaire :

Andrée-Anne STEWART Alliance verte

Membres :

Manon D'AUTEUIL Administration portuaire de Sept-Îles
David BOLDUC Alliance verte
Martin DAIGNEAULT Bunge du Canada
Claude MAILLOUX Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime
Pierre PESANT Corp. de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Marie-Josée COUTURE Environnement Canada
Anne LEGARS Fédération maritime du Canada
Caroline GRAVEL Fédération maritime du Canada
Marc GAGNON Fednav
Caroline DENIS Groupe CSL
Daniel CÔTÉ Groupe Desgagnés
Nicolas PARENT Innovation Maritime
Ingrid STEFANCIC Logistec
Guy DESMARAIS Ministère du Dév. Durable, de l'Env. et des Parcs
Nicole TRÉPANIÉRIE Société des traversiers du Québec
Robert MASSON Sodes
Jean-Éric TURCOTTE Stratégies Saint-Laurent
Eve JOSEPH Transports Québec
Rachid RAFFA Transports Québec
Claude COMTOIS Université de Montréal

COMITÉ ENVIRONNEMENTAL DES GRANDS LACS

Présidente :

Marilyn BAXTER Administration portuaire de Hamilton

Membres :

David BOLDUC Alliance verte
Steve FISHER American Great Lakes Ports Association
Guy JARVIS Thunder Bay Port Authority
Ray JOHNSTON Chambre de commerce maritime
Pierre PESANT Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
Sal PISANI SLSDC
Mike KIRKPATRICK Federal Marine Terminals
Richard STEWART Great Lakes Maritime Research Institute
John GRUSZEWSKI McKeil Marine
Mira HUBE Seaway Marine Transport
Caroline GRAVEL Fédération maritime du Canada
Stuart THEIS U.S. Great Lakes Shipping Association